

### Część III

#### UPADEK MIAST I WZLOT KOBIET

„Myślą najogólniejszą, kategorią, która w pierwszym rzędzie się narzuca przy rozpatrywaniu tego nie kończącego się kolejnego następstwa jednostek i narodów, trwających jakiś czas i znowu znikających z widowni, jest *zmiana* w ogóle. Widok ruin minionej świetności każe nam sprawę tę ujmować od jej strony negatywnej. W którym z podróżników ruiny Kartaginy, Palmiry, Persepolis, Rzymu nie budziły myśli o znikomości państw i ludzi, nie budziły smutku z powodu ich minionego, tak bujnego i bogatego życia – nie tego smutku, który koncentruje się na stratach osobistych i znikomości naszych własnych celów, lecz smutku bezinteresownego, który budzi upadek świetnego i kulturalnego życia ludzkiego.

Druga sprawa związana ze zmianą polega na tym, że wszelka zmiana przynosząca zagładę jest równocześnie początkiem nowego życia, że z życia powstaje śmierć, ale ze śmierci powstaje też życie. Jest to jedna z wielkich myśli, którą znały już ludy orientalne, i chyba najwyższa, jaką zna ich metafizyka. W odniesieniu do życia indywidualnego myśl ta występuje jako wyobrażenie wędrówki dusz; ale obrazem bardziej znanym jest Feniks – symbol życia przyrody, które wiecznie sobie samemu gotuje stos i spala się na nim, by z jego popiołów wiecznie odradzało się nowe, świeże, odmłodzone życie”.

*Georg Wilhelm Friedrich Hegel*

*Andrzej Majer*

### KRYZYS MIAST

W mijającym stuleciu globalna urbanizacja była jednym z najważniejszych, być może nawet głównym nośnikiem zmiany społecznej. Dziś jednak w krajach takich jak Stany Zjednoczone, gdzie urbanizacja sięgnęła swego apogeum w postaci dużych miast – mówi się o ich zmierzchu, upadku czy kryzysie (*urban decline*<sup>1</sup>). Artykuł ten przedstawia jedynie fragment tej problematyki na przykładzie miast Ameryki, wychodząc z podobnych przesłanek, o których we wstępie do swojej ostatniej książki pisał Aleksander Wallis, że penetrowanie dynamicznej, złożonej rzeczywistości wielkich miast amerykańskich jest szczególnie ciekawe i nawet pobieżne przedstawienie ich problematyki ma swój praktyczny sens, albowiem usiłują one rozwiązywać najbardziej złożone problemy zurbanizowanego świata, przynosząc przy tym wiele doświadczeń nie znanych w Europie. Można te doświadczenia akceptować lub odrzucać, lecz przede wszystkim warto je poznawać, ponieważ mogą być dla innych społeczeństw lekcją lub ostrzeżeniem<sup>2</sup>.

Duże miasta, nie tylko w oczach entuzjastów, są najbardziej złożoną, wysublimowaną formą organizacji społeczeństwa w przestrzeni i niewątpliwą kulminacją miejskiej kultury. Nie przestają fascynować ich centralne dzielnice z górującymi strzeliście niczym wieże katedr i ratuszy w starych miastach Europy gmachami banków, towarzystw ubezpieczeniowych i hoteli, pełne samochodów rozległe arterie, nie kończące się szeregi sklepów i domów towarowych. Składa się na tę fascynację nie mająca sobie równej nowoczesność, koncentracja wyszukanego przepychu, nasycenie urządzeniami służącymi człowiekowi i jego hedonistycznym przyjemnościom, wreszcie wielobarwna różnorodność dająca ludziom szczególne poczucie uczestnictwa w czymś nieokreślonym i niezwykłym. Jeszcze w latach siedemdziesiątych przypuszczano, że cykl rozwojowy wywołujący koncentrację ludzi i miejsc pracy na ograniczonej przestrzeni wyznacza nieodwracalny kierunek liniowego działania efektu skali: miasta w coraz szybszym tempie będą powiększać swój obszar

---

<sup>1</sup> Dosłownie „zapaść”, której sens w języku polskim lepiej oddaje termin „kryzys”.

<sup>2</sup> A. Wallis, *Ameryka – miasto*, KAW, Warszawa 1987, s. 6.

i zaludnienie<sup>3</sup>. Prognozy te sprawdziły się w pewnej mierze, ponieważ odsetek ludności zamieszkującej zurbanizowane regiony USA przekroczył 80%. Równocześnie jednak współczesna Ameryka odwraca się od metropolii, gdyż urbanizacja uległa tutaj odwróceniu: jej głównym nurtem stała się reurbanizacja, czyli rozprzestrzenianie się cywilizacji miejskiej bez miast. Infrastruktura i nowoczesny standard życia w połączeniu z wygodą, łatwością przemieszczania się, obfitością usług, bliskością miejsc pracy, dostępnością instytucji edukacji i instytucji kultury – dostępne są teraz głównie w rozrastających się podmiejskich suburbiach, utożsamianych z tym co cywilizowane, dostatnie i naturalne jako środowisko współczesnego człowieka – w przeciwieństwie do będących synonimami patologii społecznej i komunalnego zaniedbania miast w ich dotychczasowych granicach, nazywanych jakby dla podkreślenia tej różnicy *inner cities*, („miasta wewnętrzne”).

Problemy dużych miast są dziś jednym z najpoważniejszych cywilizacyjnych wyzwań Ameryki, powracającym co pewien czas w dramatycznej postaci zamieszek ulicznych wzniesionych w „kolorowych” dzielnicach *inner cities* przez ludzi zdesperowanych brakiem perspektyw i politycznym ubezwłasnowolnieniem – w sytuacji gdy muszą sprostać nadmiernemu zagęszczeniu przestrzeni i zanieczyszczeniu środowiska, niedoborowi miejsc pracy i tanich mieszkań, niedostatkowi samorządności i chronicznemu brakowi środków finansowych, a przede wszystkim gigantycznym i nieomal nierozwiązywalnym problemom społecznym, jak segregacja rasowa i dochodowa, dyskryminacja, spekulacja gruntami i skorumpowanie władzy. Takie właśnie miasta są kłopotliwym przedmiotem uwagi opinii publicznej oraz zmieniających się co kilka lat oficjalnych programów polityki społecznej (głośnym przykładem takiego programu była proklamowana przez prezydenta Lyndona Johnsona w 1964 r. i z góry skazana na przegraną *War on Poverty* – „Wojna z biedą”).

Trudno jest bliżej określić ramy, w których mieści się „kryzys miast” w Stanach Zjednoczonych. „Pojęcie kryzysu miast” – pisze Robert A. Beauregard, autor najpełniejszego opracowania na ten temat – „jest nieuporządkowane, zawiera różne treści i przyjmuje różnorodne znaczenia”<sup>4</sup>. Sformułowaniem tym obejmuje się zarówno głębokie, fizyczne zmiany w miastach okresu powojennego, zmiany bazy ekonomicznej miast, których wspólną formułą jest „utrata”: miejsc pracy, znaczenia, pieniędzy i wreszcie różne problemy demograficzne, społeczne i polityczne, takie jak: wyludnianie się miast, bezdomność, bieda, segregacja rasowa, patologia i dezorganizacja społeczna – zakładając przy tym *implicite* ścisłą korelację pomiędzy miastem a dezorganizacją społeczną. „Niemał przez cały okres po II wojnie światowej”

<sup>3</sup> K. Davis, *World Urbanization 1950–1970*, vol. 2: *Analysis of Trends, Relationships, and Development*, Institute of International Studies, Population Monograph Series, Berkeley 1972, s. 52.

<sup>4</sup> R. Beauregard, *Voices of Decline. The Postwar Fate of US Cities*, Basil Blackwell, Oxford–Cambridge 1992, s. 35.

– pisze dalej Beauregard – „problemy miast były prawdziwe i dobrze znane. Kryzys miast rozprzestrzenił się i pogłębiał w amerykańskim społeczeństwie [...] Nic dziwnego, że zapaść miast stała się tematem powszechnej debaty”<sup>5</sup>. Centralnymi punktami tej debaty stały się próby odpowiedzi na pytania: co spowodowało głębokie załamanie się prosperity miast centralnych, które rozpoczęło się tuż po zakończeniu pomyślnej dla całej gospodarki wielkiej wojny? Jakie czynniki wywołały odpływ ludności ze śródmieść, fizyczną deteriorację budynków mieszkalnych, fabryk, sklepów, a w jej wyniku gwałtowny spadek cen ziemi? Co powoduje rozszerzanie się przestępczości, pogłębianie ubóstwa i bezrobocia, niekontrolowany napływ mniejszości? W latach siedemdziesiątych, według Kennetha Foka, trzy tematy zdominowały tę debatę: kryzys fiskalny miasta centralnego, finansowa eksploatacja miasta centralnego przez suburbia oraz kwestie integracji rasowej w dziedzinie oświaty, mieszkalnictwa i zatrudnienia<sup>6</sup>.

Sposób widzenia zjawisk składających się na kryzys miast od początku ujawniał głębokie różnice politycznych orientacji uczestników tej debaty lub też poziom ich społecznej wrażliwości. Spadkobiercy tzw. New Left Movements (Ruchów Nowej Lewicy) z końca lat sześćdziesiątych dostrzegają najostrzejsze symptomy głębokiego kryzysu miast. W bardziej wyważony sposób ujmuje te same zjawiska tzw. socjologia problemów publicznych (*public agenda*) – jako zbiór „kwestii do załatwienia” w rozumieniu ich szerszej społecznej wagi lub miejsca zajmowanego w polityce społecznej<sup>7</sup>. Jest wreszcie postawą wyraźnie związaną z konserwatywną orientacją polityczną, według której „kryzys miast” jest artefaktem lub zbiorowym wyobrażeniem produkowanym przez lewicową nadwrażliwość<sup>8</sup>; z podobnych przesłanek wywodzi się również tendencja do traktowania *urban decline* jako zamkniętego już, historycznego stanu z lat 1950–1970. W istocie dyskurs obraca się stale wokół marginalizacji lub aktualizacji tych problemów. Ambivalencja na ten temat ma w Stanach Zjednoczonych znacznie głębsze podłoże niż różnice postaw badaczy. Na dysonans w stosunku Amerykanów do miejskiego stylu życia zwraca uwagę Beauregard:

Wszelka interpretacja tego dyskursu [o „kryzysie miast” – przyp. A. M.] musi brać pod uwagę to, że amerykańskiej ideologii nigdy nie udało się uporać z ambivalencją wobec miast. Owa ambivalencja nieodłącznie wchodzi w grę wówczas gdy badacze czynią swe obserwacje. Aby zrozumieć kryzys miast, musimy wyjść poza faktualne podłoże naszych rozważań<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> Tamże, s. 3.

<sup>6</sup> K. Fox, *Metropolitan America. Urban Life and Urban Policy in the United States 1940–1980*, University Press of Mississippi, Jackson 1986, s. 163.

<sup>7</sup> W. J. Wilson, *Can Sociology Play a Greater Role in Shaping the Public Agenda*, [w:] *Sociology and the Public Agenda*, ed. W. J. Wilson, Sage, Newbury Park–London–New Delhi 1993.

<sup>8</sup> W. Susman, *Did Success Spoil the United States? Dual Representation in Postwar America*, [w:] *Recasting America*, ed. L. May, University of Chicago Press, Chicago 1989.

<sup>9</sup> R. Beauregard, *op. cit.*, s. 26.



Czy nagromadzenie się problemów społecznych w *inner cities* jest wskaźnikiem załamywania się cywilizacji miejskiej w ogóle? Zamierzam dalej przedstawić jedną tylko z możliwych interpretacji tego zjawiska. **Strukturalistyczny** (lub makrosocjologiczny) nurt amerykańskiej socjologii miasta<sup>10</sup> rozpatruje kryzys miast na tle całego systemu polityczno-ekonomicznego i struktury społecznej, widząc w nim skutek dynamiki rozwojowej współczesnego kapitalizmu. Podejście to umieszcza zatem *urban decline* w kontekście nieodłącznych od kapitalistycznego modelu społeczeństwa nierówności i stratyfikacji<sup>11</sup> oraz strukturalnych zmian, takich jak: dezurbanizacja struktur osadniczych i dekoncentracja produkcji, będących immanentną częścią globalnej transformacji kapitalizmu.

W kategoriach teoretycznych kryzys dużego miasta można nazwać – za Markiem S. Szczepańskim – żywiołowym rezultatem prawidłowości rozwoju społecznego, zachodzącego w określonych warunkach i czasie<sup>12</sup>. „Trzecia rewolucja przemysłowa” (jak określa się współczesne formy rozwoju ekonomicznego w najbardziej zaawansowanych krajach), podobnie jak na początku tego cyklu, aranżuje lub dzieli przestrzeń według kryteriów zysku i użyteczności oraz podporządkowuje sobie formy urbanizacji. Dzisiaj jednak obywa się bez koncentracji w jednym miejscu ludności i stanowisk pracy. Duże miasta, a zwłaszcza ich hałaśliwe, brudne i niebezpieczne centra, znalazły się poza głównym nurtem tej rewolucji, a także poza zasadniczym kierunkiem urbanizacji. Objawy „załamywania się” ich fizycznej tkanki oraz dezorganizacja społeczna nabierają jednak tutaj szczególnej ostrości wskutek nierówności ekonomicznych, tj. nieprzydatności dużych skupisk ludzkich w procesie produkcji oraz nierówności społecznych – koncentrowania się w nich klasy niższej czy *underclass* („podklasy”).

Kryzys, o którym mowa, po pierwsze – znacznie słabiej odciska swoje piętno na nowszych miastach południa i południowego wschodu kraju. Dotyczy w głównej mierze konkretnej, ukształtowanej przez „pierwszą rewolucję przemysłową” i intensywną fazę urbanizacji, struktury, jaką jest duże miasto przemysłowe – zwłaszcza na północnym wschodzie i środkowym zachodzie Stanów Zjednoczonych. Te właśnie struktury miejskie jako pierwsze okazały się mało atrakcyjnym środowiskiem dla nowych rodzajów aktywności produkcyjnej. Po drugie, skala i natężenie zjawisk wywołujących objawy kryzysu różnią się w zależności od wielkości miasta lub aglomeracji. Zaznaczają się one słabiej lub po prostu „rozmywają” w największych metropoliach, są natomiast czymś znacznie bardziej spektakularnym w miastach średniej wielkości (w skali Ameryki), takich jak: Detroit, Filadelfia, Pittsburgh czy Baltimore. Po trzecie,

<sup>10</sup> Por. W. G. Flanagan, *Urban Sociology. Images and Structures*, Allyn and Bacon, Boston 1990.

<sup>11</sup> M. Savage, A. Warde, *Urban Sociology, Capitalism and Modernity*, Continuum, New York 1993, s. 63.

<sup>12</sup> M. S. Szczepański, *Teorie zmian społecznych, cz. I: Teorie modernizacji*, Uniwersytet Śląski, Katowice 1990, s. 14–15.

zjawiska te dotyczą przeważnie – choć nie wyłącznie – strefy nazwanej przez klasyczną *human ecology* „strefą przejściową”, mieszczącej się między ścisłym biurowo-handlowym śródmieściem, (tzw. *central business district*) a podmiejskimi osiedlami mieszkalnymi klasy średniej lub dzielnicami miast poddanymi procesom gentryfikacji<sup>13</sup>.

Główną płaszczyzną odniesienia kryzysu miasta jest przede wszystkim cykl zmian uruchomionych niegdyś przez urbanizację i jego współczesna kontynuacja (w podobny sposób ujmuje również problematykę metropolitalnej Ameryki książka Jana Węgleńskiego<sup>14</sup>).

## 1. PODŁOŻE KRYZYSU: URBANIZACJA

Eric Monkkonen, autor najbardziej całościowej periodyzacji urbanizacji Ameryki wiążącej ją ze zmianami systemu ekonomicznego wyodrębnia: (1) **okres kolonialny** (1630–1812), z odpowiadającym mu kolonialnym handlem i rolnictwem jako głównymi formami gospodarowania; (2) **okres ekspansji miast** (1812–1920), na który przypadło kształtowanie się wolnokonkurencyjnego a następnie wielkoprzemysłowego kapitalizmu, zasadniczy rozwój przemysłowy i powstanie układu głównych miast; (3) **fazę metropolitalną** (1920–1960), której odpowiadała nowa forma monopolistycznego kapitalizmu oraz proces suburbanizacji; (4) **erę dekoncentracji miast** (1960 do dzisiaj), związaną ze współczesnymi zjawiskami globalizacji kapitalizmu<sup>15</sup>.

### 1.1. Koncentracja i ekspansja miast

Literatura na temat rozwoju amerykańskich miast w XIX w. do „okresu metropolitalnego”<sup>16</sup> wyróżnia dwa główne kierunki tego rozwoju: **koncentrację**, czyli wypełnianie się miast zwartą zabudową o zróżnicowanych funkcjach,

<sup>13</sup> Gentryfikacja dosłownie oznacza „uszlachetnienie” fragmentów (kwartałów lub rzadziej całych ulic) miejskiej zabudowy przez ich gruntowną modernizację i wynajem na warunkach komercyjnych. Programy gentryfikacji zabudowy miejskiej podejmowano na niewielką zwykłe skalę w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych w większości miast amerykańskich; stały się one również przedmiotem wielu badań socjologicznych. Mimo niezręczności, należałoby utrzymać tę nazwę w ustalonym jej brzmieniu.

<sup>14</sup> J. Węgleński, *Metropolitalna Ameryka*, Seria Omega, Wiedza Powszechna, Warszawa 1988.

<sup>15</sup> E. Monkkonen, *America Becomes Urban*, University of California Press, Berkeley–Los Angeles 1989, s. 12. Używana dalej terminologia jest także zgodna z przyjętą w polskiej literaturze, por. S. Herman, *Procesy urbanizacji i przemiany systemu osadniczego*, [w:] *Planowanie przestrzenne*, red. J. Regulski, PWE, Warszawa 1985; J. Regulski, *Planowanie miast*, PWE, Warszawa 1986.

<sup>16</sup> K. Fox, *op. cit.*

rozpoczynającą się mniej więcej od lat czterdziestych i trwającą do lat siedemdziesiątych XIX w., oraz **ekspansję** (od lat osiemdziesiątych do ok. 1910 r.), która oznaczała odśrodkowy rozwój i przenoszenie się zabudowy do strefy podmiejskiej.

**Koncentracja** była przede wszystkim efektem dążenia przemysłu do obniżenia kosztów produkcji dzięki lokalizowaniu obiektów przemysłowych możliwie jak najbliżej węzłów i linii transportowych. Ograniczony zasób miejsc centralnych (optymalnych z punktu widzenia korzyści lokalizacyjnych) wymuszał maksymalizację wykorzystania terenu i skłaniał do wznoszenia wysokich, wielokondygnacyjnych budynków produkcyjnych lub handlowo-składowych. Po roku 1880 pojawiły się architektoniczno-budowlane wynalazki, jak stalowe ramy konstrukcyjne pozwalające wznosić wysokie budynki oraz windy dzięki którym mogły pojawić się drapacze chmur. Przy końcu ubiegłego stulecia w Nowym Jorku był już tuzin budynków sięgających stu metrów wysokości i drugie tyle nieco tylko niższych. Stojąc obok siebie, przedstawiały się oczom współczesnych jako upostaciowanie dobrobytu kreowanego przez kwitnącą ekonomię, a równocześnie jako znamiona obsesji „[...] obłędnego wyścigu do bogactwa i robienia pieniędzy za wszelką cenę”. Odwiedzający Nowy Jork określali miasto jako „Mekkę dolara”<sup>17</sup>.

Podobne względy połączone z dążeniem do obniżenia kosztów dojazdów do pracy wywoływały przestrzenną koncentrację i podnoszenie się wzwyż budynków mieszkalnych, lokowanych zwykle w pobliżu lub wzdłuż torów kolejowych<sup>18</sup>. Brak przepisów regulujących sposób zabudowy i słabość nie przygotowanych do tego lub uzależnionych od kapitału władz powodowały, że gęstość zabudowy obiektami przemysłowymi i budynkami mieszkalnymi osiągała niespotykane wcześniej rozmiary.

Jeśli kryterium urbanizacji jest mieszanina klas i grup etnicznych, w pewnych przypadkach nawet współzamieszkiwanie białych z czarnymi, wraz z gęstością zaludnienia, zatłoczeniem ulic i wszechobecnością każdego rodzaju biznesu tuż obok domu w każdej dzielnicy, zatem miasta w Stanach Zjednoczonych w latach 1820–1870 wyznaczały zenit miejskości<sup>19</sup>.

Gęstość zaludnienia skłaniała stopniowo klasy wyższe do przeprowadzki do wyodrębnionych enklaw położonych dalej od stref przemysłowych i handlowych, natomiast centralne dzielnice miast zaczęły wypełniać się

<sup>17</sup> B. Still, *Mirror for Gotham: New York as Seen by Contemporaries from Dutch Days to the Present*, New York University Press, New York 1956, s. 206.

<sup>18</sup> F. S. So, i in., *The Practice of Local Government Planning*, International City Managers Association, Washington, D.C. 1979, s. 27.

<sup>19</sup> S. B. Warner, *Streetcar Suburbs: A Process of Growth in Boston*, Atheneum, New York 1968, s. 84.

czynszowymi budynkami mieszkalnymi, tzw. *tenement houses*, których mnożenie się było odpowiedzią na nieustanny głód mieszkań wśród ludności przybywającej do miast ze wsi, a w szczególności wśród imigrantów<sup>20</sup>. W największych miastach, czyli w Nowym Jorku i Chicago, zagęszczone do maksimum ludźmi cztero- i pięciopiętrowe *tenements* począwszy od lat osiemdziesiątych zostały zastąpione przez powtarzalne, sięgające dziewięciu pięter konstrukcje<sup>21</sup>. Inwestycje w tanie budownictwo czynszowe było wówczas jednym z najlepszych interesów, dającym np. w 1890 r. średnią stopę rentowności do 40% w skali roku<sup>22</sup>. *Tenement houses* wypełniły zabudowane do granic możliwości dzielnice, w których mieszkańcy jeszcze w końcu XIX w. z powodu braku kanalizacji wylewali, jak w średniowieczu, nieczystości na zewnątrz, rozprzestrzeniając choroby złego stanu sanitarnego. Przeciętna żywotność mieszkańca miast była niemal 1/3 niższa niż wsi<sup>23</sup>. Należy do tego obrazu dodać gęsty, wnoszący dużą porcję zanieczyszczeń konny ruch transportowy. Plagą miast XIX w. były częste pożary pochłaniające ogromne połacie zabudowy<sup>24</sup>, niedostatek wody pitnej, nie utwardzone chodniki, brak terenów zielonych. Polski czytelnik z łatwością odnajdzie podobne obrazy na kartach *Lalki* Prusa, a zwłaszcza *Ziemi obiecanej* Reymonta.

Następny etap – intensywna **ekspansja miast**, czyli rozszerzanie się obszaru zabudowy i rozrost ich fizycznych granic, rozpoczął się na przełomie wieków. Postęp technologiczny i zwielokrotnienie produkcji powodowało, iż kompleksom przemysłowo-mieszkaniowym zaczynało brakować terenów w centralnych dzielnicach miast. Rosnące wykorzystanie transportu kolejowego umożliwiało poszukiwanie nowych lokalizacji na obrzeżach, co wiązało się przede wszystkim z mniejszymi kosztami pozyskiwania terenów i niższymi podatkami, pozwalając równocześnie trzymać się w pobliżu szlaków kolejowych i terminali przeładunkowych – dlatego peryferyjne centra przemysłowe powstawały głównie wzdłuż linii komunikacyjnych. W wielu wypadkach decydowały o tym również względy technologiczne, np. konieczność posadowienia maszyn wprost na ziemi, zamiast jak wcześniej na piętrach

<sup>20</sup> R. Pahl, *Patterns of Urban Life*, Longman, London 1970, s. 30–37; *The Slums of New York. Report of the Selected Committee Apointed to Examine Into the Condition of Tenement Houses in New York and Brooklyn*, 1857; cyt. za: C. N. Glaab, N. Charles, *The American City: A Documentary History*, The Dorsey Press, Homewood 1963, s. 270.

<sup>21</sup> K. T. Jackson, *The Capital of Capitalism: The New York Metropolitan Region*, [w:] *Metropolis 1890–1940*, ed. A. Sutcliff, University of Chicago Press, Chicago–London 1984, s. 325.

<sup>22</sup> C. Glaab, A. T. Brown, *A History of Urban America*, Macmillan, New York 1967, s. 160.

<sup>23</sup> W. G. Flanagan, *op. cit.*, s. 170.

<sup>24</sup> W 1871 r. od jednego ogniska pożaru spłonęło niemal całe Chicago, a na początku XX w. ogień strawił duże połacie Bostonu i San Francisco.

wysokich budynków<sup>25</sup>. Rozwój publicznych środków transportu, zwłaszcza linii tramwajowych, a w dalszej kolejności także metra i linii autobusowych, ułatwił w takim samym stopniu dekoncentrację zabudowy mieszkalnej<sup>26</sup>. Postęp technologiczny, skracając stopniowo czas pracy, umożliwił również wydłużenie się czasu dojazdu do miejsc pracy i zamieszkanie w dalszej odległości od nich<sup>27</sup>. Do ułatwień w dziedzinie komunikacji dołączyły się też nowe techniki łączności, a linie przesyłowe energii elektrycznej ostatecznie zwiększyły swobodę lokalizacyjną przemysłu i zabudowy mieszkaniowej. Równolegle z postępem ekonomiczno-technicznym podnosił się również poziom zamożności społeczeństwa i otwierała się możliwość przeznaczenia większej ilości środków na budowę lub zakup domu jednorodzinnego oraz ponoszenia większych kosztów dojazdów do pracy. Liczba tych, którzy w ucieczce przed zagęszczeniem i niedogodnością zamieszkiwania w granicach miast przemysłowych decydowali się na przeprowadzkę do nowych dzielnic mieszkalnych na przedmieściach (suburbiach) rosła do tego stopnia, iż już „[...] około 1890 r. osiągnęło to rozmiary masowego ruchu”<sup>28</sup>.

W przeciwieństwie do koncentracji charakterystycznej dla pierwszego, „neotechnicznego” (określenie Lewisa Mumforda) etapu industrializacji, otwarciu „drugiej rewolucji przemysłowej” towarzyszyło stopniowe kurczenie się przemysłu ciężkiego na rzecz przemysłów przetwórczych i produkcji dóbr konsumpcyjnych oraz postępujący rozwój trzeciego sektora – kwalifikowanych i wyspecjalizowanych usług świadczonych przez małe i średnie firmy. Miało to bezpośredni wpływ na zapoczątkowanie wyraźnych zmian w strukturze społeczno-zawodowej<sup>29</sup>. Łącznie można przedstawić **ekspansję** jako rozszerzanie się przestrzennego zasięgu aktywności produkcyjnej o charakterze nierolniczym, wzrastającą ruchliwość ludzi i produktów, pogłębiającą specjalizację w ramach społecznego podziału pracy oraz rosnącą stratyfikację zbiorowości miejskich<sup>30</sup>.

<sup>25</sup> J. M. Levy, *Contemporary Urban Planning*, 2nd Ed., Prentice Hall, Englewood Cliffs, 1991, s. 15.

<sup>26</sup> W 1880 r. po ulicach kilku dużych miast jeździły już elektryczne tramwaje; głównie dzięki nim np. w Bostonie w ciągu zaledwie paru lat geograficzna rozpiętość miasta niemal podwoiła się wskutek przemieszczania się zabudowy mieszkalnej na przedmieścia; S. B. Warner, *op. cit.*

<sup>27</sup> J. M. Levy, *op. cit.*, s. 15.

<sup>28</sup> S. B. Warner, *op. cit.*, s. 22.

<sup>29</sup> Między latami 1900 a 1950 w Stanach Zjednoczonych ogólna liczba pracowników zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych (*white-collars*), czyli warstwy złożonej z urzędników, pracowników sektora usług i drobnych biznesmenów wzrosła czterokrotnie, od 5,1 mln do 21,6 mln, w tym najszybciej zwiększył się odsetek pracujących kobiet, z ok. 1 mln do 8,6 mln; P. Hall, *The World Cities*, Weidenfield and Nicolson, London 1966, s. 26.

<sup>30</sup> R. D. McKenzie, *The Rise of Metropolitan Communities*, [w:] *Cities and Society*, eds P. K. Hatt, A. J. Reiss, The Free Press, Glencoe 1963, s. 201–213.



Gęstość zaludnienia i zabudowy centralnych obszarów miast z wyjątkiem największych, tj. Nowego Jorku i Chicago – sukcesywnie zmniejszała się, a równocześnie rosło zaludnienie w strefie odległej średnio 10 mil od centrów. Spadek gęstości zabudowy i zaludnienia w śródmieściach miast zwalniał miejsca centralne – najbardziej poszukiwane pod zabudowę administracyjno-biurową i handlowo-usługową, która zaczęła rozrastać się w miarę stałego wzrostu zapotrzebowania na tzw. usługi ogólnomiejskie (np. bankowość, administracja, ubezpieczenia itp.) Śródmiejskie kwartały zabudowy stały się przedmiotem spekulacji i konkurencji, przede wszystkim o przynoszące największy profit centralne lokalizacje, co w połączeniu z koniecznością maksymalizacji wykorzystania powierzchni terenów i ich wysoką ceną szybko zmieniało je w wypełnione ciasno wysokościową zabudowę, do dzisiaj jeszcze będące głównymi symbolami „miejskiej Ameryki” CBD’s – *central business districts* (centralne dzielnice biznesu).

Ekspansja miast polegała również na powiększaniu się liczby nowych miast zakładanych „na surowym korzeniu”. Ich losy i szanse rozwojowe zależne były w tym samym stopniu od sprzyjających warunków lokalizacji, co od aktywności i przedsiębiorczości konkretnych ludzi. Głównym motorem był tutaj kapitał poszukujący zysku na spekulacji gruntami, wspierany dodatkowo przez lokalnych reprezentantów władzy mającej również w tworzeniu miast własny interes<sup>31</sup>. Migracyjna fala wypełniająca zwolna miasta zakładane na nowych terytoriach tworzyła nowe rynki zbytu i przyczyniała się do intensyfikacji handlu i wymiany towarowej. Wiele z tych nowych miast szybko rozrosło się i wzbogaciło dzięki nastawionej na towarowo-handlowe pośrednictwo, skrajnie merkantylistycznej polityce lokalnych władz, dla których głównym motywem działania była walka o regionalną dominację i opanowanie rynku.

## 1.2. Okres metropolitalny

W latach 1921–1961<sup>32</sup> w Stanach Zjednoczonych nastąpiło z wielokrotnością skali i kulminacja wzrostu ludności miejskiej. Dalsze rozszerzanie się granic i powiększanie liczby mieszkańców miast Peter Hall nazwał obrazowo „eksplozją metropolii” lub **metropolizacją**<sup>33</sup>. Miasta o wyraźnie dotąd

<sup>31</sup> W. G. Flanagan, *op. cit.*, s. 170.

<sup>32</sup> Nie uwzględniam tu zakłóceń spowodowanych tzw. wielkim kryzysem w latach trzydziestych i wpływu II wojny światowej. Trzeba też dodać, że wywoływane przez te same czynniki wzrostu procesy (nie biorąc także pod uwagę zmian wywołanych wojną i jej skutkami) występowały wówczas również w Europie.

<sup>33</sup> P. Hall, *op. cit.*



zaznaczonych granicach zaczęły przekształcać się w nowe formy: rozprzestrzenione, rozmyte **aglomeracje miejsko-przemysłowe** – układy złożone z właściwych miast centralnych (*inner cities*), mniejszych osiedli miejskich i otaczających je obszarów zurbanizowanych. Największe aglomeracje nazwano **metropoliami** (układami osadniczymi, których oddziaływanie wykracza poza granice regionalne)<sup>34</sup>. Pojęciu „aglomeracji” wewnątrz której następuje rozprzestrzenianie się (dyspersja) zabudowy, a równocześnie wykształcają się wewnętrzne powiązania funkcjonalne i ciężenia dośrodkowe – odpowiada również w amerykańskiej literaturze termin „obszar metropolitalny”<sup>35</sup>. Początkowo były to układy względnie skupione i monocentryczne, z czasem zaczęły się rozszerzać tworząc układy policentryczne – złożone z serca w postaci *inner city* i ośrodków pomocniczych, w otoczeniu szerokiego regionu funkcjonalnego, w których koncentryczne związki pomiędzy poszczególnymi składnikami podtrzymywały wahadłowe migracje (codzienne dojazdy do pracy).

W początkowym stadium kształtowania się aglomeracji (obszarów metropolitalnych) wskutek ogólnej tendencji koncentrowania się kapitału, zamykającej transformację kapitału, wolnokonkurencyjnego w wieloprzemysłowy – następowało skupianie się usług ogólnomiejskich w mieście centralnym, podczas gdy pozostałe sektory, jak produkcja i innego rodzaju usługi, a zwłaszcza zabudowa mieszkalna, podlegały dalszej dyspersji. W 1920 r. odsetek ludności zamieszkującej obszary zurbanizowane w Stanach Zjednoczonych po raz pierwszy przekroczył 50%<sup>36</sup>. Zaważyły na tym takie

<sup>34</sup> Znaczenie pojęć takich, jak „metropolia” i „aglomeracja miejska” w literaturze nie zawsze jest przejrzyste. Np. Amos Hawley określa to inaczej, wyróżniając „społeczność metropolitalną”, czyli strefę codziennych interakcji i komunikacji wraz z centrum, oraz „region metropolitalny”, tj. strefę rzadszych kontaktów; A. Hawley, *Urban Society: An Ecological Approach*, 2nd Ed., J. Wiley and Sons, New York 1981, s. 151.

<sup>35</sup> Amerykańska statystyka urzędowa określa ten obszar jako układ osadniczy złożony z wyodrębniającego się miasta centralnego pełniącego funkcję ośrodka administracji, usług ogólnomiejskich i handlu (nazywanego *inner city*), z pierścienia podmiejskiego o mieszanych funkcjach mieszkalno-produkcyjno-usługowych (*urban fringe*), sąsiadujących z nim osiedli mieszkaniowych (*suburban neighborhoods*) oraz rozległego obszaru zurbanizowanego o głównie nierolniczym, usługowo-handlowym typie aktywności gospodarczej, miejskiej infrastrukturze oraz „wiejsko-miejskich” formach zabudowy zwanego *regionem funkcjonalnym* lub niekiedy zapleczem (*hinterland*). Jak podaje Kenneth Fox, kryteria definicyjne „obszarów metropolitalnych” zmieniały się między 1910 a 1940 r. siedmiokrotnie; co samo przez się jest wskaźnikiem tempa procesu zmian. Ustaliło je ostatecznie w 1930 r. Biuro Spisów Powszechnych w następujący sposób: „obszarem metropolitalnym” jest rejon, w którym można wyodrębnić centralne miasto (*the central city*) zamieszkiwane przez co najmniej 50 tys. mieszkańców, przy czym populacja takiego rejonu nie powinna być mniejsza niż 100 tys. mieszkańców (K. Fox, *op. cit.*, s. 251).

<sup>36</sup> *Standard Metropolitan Areas and Standard Consolidated Statistical Areas, 1980 Census of Population, Supplementary Reports*, US. Department of Commerce, Washington, D.C. 1982, s. 49.

czynniki, jak: wydłużanie się życia wskutek postępów medycyny, rosnąca przewaga urodzin nad śmiertelnością (jakkolwiek zależności te kształtowały się różnie w poszczególnych dekadach) oraz obfity napływ migracyjny nazwany wielką migracją<sup>37</sup>, głównie z terenów wiejskich rolniczego południa Ameryki – ponieważ w latach dwudziestych wyraźnie opadła wysoka fala migracyjna z kierunku Europy.

W przeciwieństwie do XIX-wiecznych, technologie wytwarzania XX w. można nazwać dekoncentrującymi: rozwój miast w okresie metropolitalnym w coraz to mniejszym stopniu zależał od czynnika koncentracji produkcji w miastach. Przemysł i większość usług zaczęły stopniowo opuszczać centra miejskie, pozostając zarazem w granicach obszarów metropolitalnych, głównie ze względu na bliskość rozproszonych tutaj zasobów siły roboczej i konieczność utrzymywania powiązań z *central business district*. Stopniowo także przesuwanie się skupisk miejsc pracy w kierunku odśrodkowym wzmacniało rozwój małych i średnich jednostek osadniczych i rozciągało promień oddziaływania aglomeracji<sup>38</sup>. W całym okresie 1920–1960 najszybciej rozwijającymi się obszarami były pierścienie osadnictwa w odległości od 1 do 10 mil od centrów największych aglomeracji; jednocześnie na drugim miejscu pod względem tempa rozwoju lokowały się miasta liczące od 25 do 50 tys. mieszkańców<sup>39</sup>.

Liczba powstających w ten sposób obszarów metropolitalnych, zwanych w skrócie SMA<sup>40</sup>, zwiększyła się w okresie 1900–1940 z 58 do 140. Równocześnie punkt ciężkości urbanizacji przesunął się w pierwszej połowie naszego stulecia w kierunku pustych przedtem rejonów tzw. Starego Południa (*Old South*), następnie ku Wielkim Równinom (*Plains*), z kolei w rejon Gór Skalistych i wreszcie ku południowemu zachodowi. Przekształcanie się niewielkich miejscowości w ośrodki miejskie (oficjalna nazwa „obszarów metropolitalnych” nierzadko była jedynie projekcją ich przyszłości) możliwe było głównie dzięki ruchom wędrownym z terenów wiejskich. Tempo rozwoju miast w nie zurbanizowanych przedtem regionach Ameryki było nawet wyższe niż dawnych miast obszaru środkowoatlantyckiego, przy czym szczególnie wyraźnie zaznaczało się w tradycyjnie rolniczych i słabo uprzemysłowionych stanach południowego wschodu: w porównaniu z 8% ludności miejskiej w 1900 r., w 1940 r. istniały tutaj już 33 statystyczne rejony metropolitalne (SMA), skupiające 20% mieszkańców regionu. Rozwój wywoływał tutaj m. in. *boom* naftowy, powodujący zanikanie rolnictwa jako

<sup>37</sup> W. H. Whyte, *City: Rediscovering the Center*, Doubleday, New York 1988.

<sup>38</sup> J. M. Levy, *op. cit.*, s. 24–26.

<sup>39</sup> K. Fox, *op. cit.*, s. 251.

<sup>40</sup> *Statistical Metropolitan Areas*, (statystyczne obszary metropolitalne); niekiedy także SMSA – *Statistical Metropolitan Standard Areas* (statystyczne metropolitalne obszary standardowe).

źródła utrzymania. Urbanizacja zawitała w końcu, jednak dopiero w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, do najmniej dotkniętych cywilizacją miejską regionów Wielkich Równin i Gór Skalistych.

II wojna światowa, obok ludzkich strat, przyniosła również Ameryce gospodarcze prosperity. Po stosunkowo krótkiej, napędzanej produkcją wojenną koniunkturze przemysłu ciężkiego pod koniec lat pięćdziesiątych rozpoczęła się głęboka transformacja całej sfery produkcji związana ze wzrostem roli tzw. trzeciego sektora, czyli **dezindustrializacja** oraz **decentralizacja miejsc pracy**, polegająca na kurczeniu się sektora przemysłu ciężkiego oraz na przenoszeniu się produkcji (przemysłów ciężkich, a zwłaszcza przemysłów lekkich i tzw. drobnych) poza obszary miejskie. Dezindustrializacja dotknęła w pierwszym rzędzie największe i najstarsze aglomeracje miejsko-przemysłowych, wskutek czego zaczęło w nich gwałtownie rosnąć bezrobocie. Musiało to z czasem wywołać także **depopulację**, czyli wyludnianie się aglomeracji.

Głębokość przekształceń dokonujących się w obrębie sfery produkcji Stanów Zjednoczonych ilustruje m. in. fakt, że w ciągu czterech dziesięcioleci 1950–1980 zmieniły się proporcje wewnątrz całej kategorii pracowników najemnych: pod koniec tego okresu najwięcej, bo 24% liczyła grupa zatrudniona w tzw. usługach niematerialnych (*nodal services*), tj. w transporcie, obsłudze, sprzedaży, bankowości, serwisie, w ubezpieczeniach i w sprzedaży nieruchomości<sup>41</sup>. Z kolei rozmiary postępującej utraty znaczenia przemysłu ciężkiego i przetwórczego może zobrazować fakt, że w latach 1970–1980 w USA zniknęło w tych przemysłach ponad 6 mln miejsc pracy<sup>42</sup>. Wywołało to głębokie zmiany bazy ekonomicznej i stało się decydującym czynnikiem skłaniającym do opuszczania miast; dla zilustrowania jego rozmiarów można przytoczyć, że między 1960 a 1980 r. ludność największych miast Wschodniego Wybrzeża, czyli Nowego Jorku i Chicago zmniejszyła się średnio o 10%, podczas gdy w najstarszych i największych ośrodkach przemysłowych, jak Detroit, nawet o 1/5 ludności. W okresie 1961–1991 miasto Baltimore zmniejszyło się z blisko miliona do mniej niż 700 tys. mieszkańców.

Dezindustrializacja i depopulacja w jednych miastach okazała się szansą ekonomiczno-przestrzennego awansu innych. Na południu Stanów Zjednoczonych z początkiem lat sześćdziesiątych rozpoczął się proces o diametralnie przeciwnym wektorze niż na północy: ekonomiczny i demograficzny *boom* w miastach 13 stanów środkowego zachodu i południa, nazywanych *Sunbelt Cities*, („miastami słonecznego pasa”), określane zgodnie przez badaczy urbanizacji jako największy i najbardziej spektakularny proces

<sup>41</sup> W. Frey, A. Speare, *Regional and Metropolitan Growth and Decline in the United States*, Russel Sage, New York 1988.

<sup>42</sup> G. Yago i in., *The Decline of Transit: Urban Transportation in German and United States Cities: 1900–1970*, Cambridge University Press, New York 1984, s. 28–38.

rozwojowy w powojennej historii Stanów Zjednoczonych<sup>43</sup>. W okresie 1945–1975 region *Sunbelt* podwoił swe zaludnienie; nasiliło się to zwłaszcza w dekadzie 1960–1970, kiedy to przypadało nań 63,8% całego przyrostu ludnościowego w statystycznych obszarach metropolitalnych<sup>44</sup>. Przy 12% wzroście liczby ludności na północy w latach 1960–1980, w *Sunbelt Cities* wskaźnik ten w tym samym czasie osiągnął 24,4%<sup>45</sup>. „Nigdy jeszcze w historii świata żaden region nie rozwijał się na taką skalę, w takim stopniu i przez taki okres”<sup>46</sup>. Najogólniej mówiąc, głównym mechanizmem rozwojowym całego rozległego regionu słonecznego południa było masowe przenoszenie się tutaj produkcji z północy (nazywanej popularnie *Frostbelt*, czyli „mroźnym pasem”), za którym podążali ludzie poszukujący pracy i mieszkań w bardziej przyjaznym środowisku.

### 1.3. Początek dekoncentracji miast: suburbanizacja

Jednym z głównych kierunków, nieomal symbolem przekształceń zachodzących w miastach wysoko rozwiniętych krajów stała się **suburbanizacja**, czyli rozwój zabudowy – głównie mieszkalnej, a także usługowej i w mniejszym stopniu produkcyjnej – na dalekich przedmieściach oraz masowe przenoszenie się tutaj lepiej sytuowanej ekonomicznie ludności. Proces ten jest uznawany za swego rodzaju naturalną konsekwencję wzrostu dobrobytu społeczeństwa w tych krajach, czyli awansu klasy średniej, umożliwiający jej przeniesienie się na suburbia dużych miast w poszukiwaniu bardziej komfortowego i bezpieczniejszego środowiska zamieszkania.

Tabela 1, będąca zestawieniem zmian przestrzenno-ludnościowych w Stanach Zjednoczonych w ciągu czterech dziesięcioleci, obrazuje kilka tendencji. Przede wszystkim niemal potrojenie się liczby obszarów metropolitalnych oraz powolne kurczenie populacji wiejskiej i małomiasteczkowej (niemetropolitalnej) w wyniku stałej wędrowki ku miastom. Dalej, spadek liczby ludności zamieszkującej miasta centralne, częściowo tylko wyrównywany przez wysoki przyrost naturalny i napływ migracyjny. Wreszcie pięciokrotny prawie wzrost liczby mieszkańców suburbii. W ujęciu procentowym z ogółu populacji USA przy sięgającym w 1980 r. 74,8% odsetku ludności metropolitalnej, 30% zamieszkiwało miasta centralne, a 44,8% – pierścienie podmiejskie<sup>47</sup>.

<sup>43</sup> M. Gottdiener, *The New Urban Sociology*, MacGraw-Hill, New York 1994, s. 90.

<sup>44</sup> B. Berry, J. Kasarda, *Contemporary Urban Ecology*, Macmillan, New York 1977, s. 168.

<sup>45</sup> W. Frey, A. Speare, *op. cit.*, s. 92.

<sup>46</sup> K. Sale, *Power Shift: The Rise of the Southern Rim and Its Challenge to the Eastern Establishment*, Random House, New York 1975, s. 166.

<sup>47</sup> K. Fox, *op. cit.*, s. 51.

Tabela 1

Zmiany liczby ludności USA (w mln) zamieszkałej na obszarach metropolitalnych w miastach centralnych i w strefach podmiejskich w latach 1940–1980  
(w nawiasach liczba obszarów metropolitalnych)

Lata Ludność	1940	1950	1960	1970	1980
Razem	63,0	84,5	112,9	139,4	169,4
obszary metropolitalne:	(140)	(168)	(212)	(243)	(318)
– w miastach centralnych	42,8	49,4	58,0	63,8	67,9
– w strefach podmiejskich	20,2	35,1	54,9	75,6	101,5
Ludność niem Metropolitalna	68,7	66,2	66,4	63,8	57,1

Źródło: *Standard Metropolitan Areas and Standard Consolidated Statistical Areas, 1980 Census of Population, Supplementary Reports*, US Department of Commerce, Washington, D.C. 1982.

Suburbanizację wzmocniła tendencja do dekoncentracji struktury przestrzennej miast i przybierania przez nie kształtu aglomeracji policentrycznych, czyli zgrupowań mniejszych lub większych, względnie samodzielnych jednostek rozlokowanych satelitarnie wokół miasta centralnego, z którym były one powiązane zależnościami funkcjonalnymi oraz sieciami komunikacyjnymi. Począwszy od lat pięćdziesiątych w Stanach Zjednoczonych aglomeracje miejskie zaczęły wylewać się zgrupowaniami jednorodzinnych *neighborhoods* (osiedli) daleko poza swoje administracyjne granice, a przestrzeń zurbanizowana rozszerzała się coraz to bardziej przez wchłanianie tzw. obszarów marginalnych – związanych funkcjonalnie z miastem centralnym, ale oddalonych od niego niekiedy na odległość do 100 mil. „Wielka wewnętrzna migracja”, jaką w okresie powojennym okazała się suburbanizacja, doprowadziła do powstania tzw. *bedroom communities*, rozległych przestrzennie „osiedli-sypialni” wokół miast. Niewątpliwie jednym z jej źródeł były także odłożone w czasie konsekwencje sięgające jeszcze do wielkiego kryzysu lat trzydziestych. Do centralnych dzielnic dużych miast północy, środkowego zachodu i dalekiego zachodu poczęła wówczas przenosić się czarna ludność z wiejskiego i biednego południa; tę trwającą w masowej skali aż do połowy lat siedemdziesiątych wędrówkę nazwano „drugą wielką migracją czarnych”<sup>48</sup>. Rozwój suburbii był zatem spowodowany przez trwający w masowym wymiarze do połowy lat siedemdziesiątych gremialny exodus białej ludności

<sup>48</sup> Tamże, s. 67; w latach 1940–1949 z kilkunastu stanów południa wędrowało średnio 30 tys. Murzynów rocznie, w okresie 1950–1959 już ok. 100 tys. każdego roku, a w następnych latach liczba ta wynosiła średnio w roku po ok. 85 tys. aż do 1966 r. (A. Uhl, *A Census Portrait of the 70s.*, „AFL-CIO American Federationist”, November 1971, s. 7.



przed inwazją ludności kolorowej do śródmieść. Z drugiej strony złożył się na to szereg innych masowych procesów, takich jak przekształcenia struktury społeczno-zawodowej, która już w latach trzydziestych osiągnęła bardziej regularną postać tzw. ruchliwości społecznej<sup>49</sup> oraz głębokie zmiany w strukturze zawodów<sup>50</sup>. W ich rezultacie w okresie po II wojnie światowej dokonało się wyraźne przesunięcie w ogólnej liczbie pracowników najemnych proporcji udziału zawodów niefizycznych, czyli *white-collars* – z ok. 1/3 w 1950 r. do 1/2 w r. 1970<sup>51</sup>. W „gorączce ucieczki na przedmieścia” wzięła zatem udział głównie biała klasa średnia, młodzi *blue-collars* (robotnicy), a przede wszystkim *white-collars* – wykształceni profesjonalisci w wieku zakładania rodzin. Analizy fenomenu suburbanizacji, obok ekonomicznych, wskazują także na kulturowe przyczyny tego zjawiska: powojenny optymizm młodego pokolenia białej klasy średniej w warunkach ekonomicznej prosperity uważany jest za przyczynę „urodzenia dzieci” (*baby boom*), który rozpoczął się w późnych latach czterdziestych, osiągnął swój szczyt w 1957 r. i trwał aż do połowy lat sześćdziesiątych. Atrakcyjność suburbii dla awansujących ekonomicznie młodych, chcących wychowywać tutaj swoje dzieci, była bezsporna, tym bardziej że własny dom z dala od miasta stawał się powszechnie dostępny dzięki rozbudowanemu systemowi tanich pożyczek typu wieczystego kredytu hipotecznego (*mortgage*). Przekonywające wydaje się także wyjaśnienie biorące pod uwagę „podażową” stronę zjawiska, czyli trudną do odrzucenia ofertę *developers*, która najpierw kreowała, a następnie stymulowała popyt na znaczący prestiżowo jednorodzinny dom<sup>52</sup>.

Suburbanizację przyspieszał także w ogromnym stopniu rozwój masowej motoryzacji i rozbudowa infrastruktury drogowej<sup>53</sup>. Szybki przyrost liczby samochodów: 23 mln w 1920 r., 33 mln w 1930 r., by w 1940 r. osiągnąć już średnie nasycenie 200 samochodów na 1000 mieszkańców<sup>54</sup>, wymuszał inwestycje drogowo-komunikacyjne na ogromną skalę, powodując także zmianę struktury własnościowej gruntów wykupywanych przez władze lokalne czy stanowe i odsprzedawanych dalej – po zainwestowaniu drogowym – deweloperom do zainwestowania budowlanego. Główną rolę odegrało

<sup>49</sup> S. M. Lipset, *Social Mobility and Urbanization*, „Rural Sociology” 1955, vol. 20 (September–December), s. 220–228.

<sup>50</sup> *Cities and Society...*, s. 424–433.

<sup>51</sup> L. Beeghly, *Social Stratification in America: A Critical Analysis of Theory and Research*, Goodyear Publishing, Santa Monica 1978, s. 111–120.

<sup>52</sup> Ofertę tę składał jeden z najbardziej wpływowych i ekspansywnych działów gospodarki, jakim był *real estate industry* (biznes handlu domami) i uczestniczący w tym deweloperzy – inwestorzy komercyjni, banki, przedsiębiorstwa budowlane, wytwórcy konstrukcji, elementów wyposażenia, mebli, sprzętów domowych itp. (J. R. Feagin, *The Urban Real Estate Game: Playing Monopoly with Real Money*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs 1983, s. 8).

<sup>53</sup> A. Hawley, *op. cit.*

<sup>54</sup> P. Muller, *Contemporary Urban America*, Prentice Hall, Englewood Cliffs 1981, s. 39.



w tym budowanie autostrad połączonych z systemem obwodnic wokół dużych aglomeracji, co umożliwiało coraz to łatwiejszy dostęp do nowych terenów osadniczych; z tego też powodu suburbanne osiedla domków jednorodzinnych koncentrowały się głównie w korytarzach pomiędzy lub też obok głównych osi komunikacji samochodowej.

W ten sposób „biała” Ameryka klasy średniej oddała swoje miasta kolorowej *lower class*, sama wyprowadzając się na dalekie suburbia, skąd można było bezpiecznie dojeżdżać do miejsca pracy w *central business district* w ogóle nie stykając się z resztą miasta.

#### 1.4. Współczesna dekoncentracja: dezurbanizacja i decentralizacja

„Dynamizm” i „brak równowagi” są pojęciami, za pomocą których opisuje się charakter współczesnej urbanizacji. Pierwsze odnosi się do tempa rozwoju ekonomicznego wielu regionów Ameryki i trwających tam procesów restrukturyzacji gospodarki. „Brak równowagi” dotyczy z jednej strony odśrodkowych przekształceń układów osadniczych i nieustannej wymiany ludnościowej związanej z migracjami lub ruchliwością zawodową, z drugiej – drastycznego i jak się wydaje, ostatecznego spadku roli miasta centralnego<sup>55</sup>. Dzisiejsze Stany Zjednoczone są krajem o bardzo wysokim stopniu urbanizacji. W 1993 r. rocznik statystyczny wymieniał 283 obszary metropolitalne liczące w sumie 189 413 mln mieszkańców, co odpowiada 77,1% populacji USA. Inaczej to ujmując – najwięcej, bo 46% populacji USA zamieszkuje suburbia, 40% miasta centralne, a tylko 14% obszary nie zurbanizowane<sup>56</sup>. Jednym z głównych nośników współczesnych procesów urbanizacyjnych jest postępująca wciąż **dezindustrializacja** wywołana przez głębokie i trwałe procesy restrukturyzacji produkcji, w wyniku których dokonuje się ostateczne przestawienie gospodarki miast z przemysłu na usługi i sprzedaż; redukcja kategorii zawodowych określanych jako *blue-collars* i rozrost kategorii wykwalifikowanej siły roboczej<sup>57</sup>. W rezultacie stałego ubytku liczby miejsc pracy w granicach miast pogłębia się także *depopulacja*, polegająca na niemal całkowitym opuszczeniu miast centralnych przez pełne rodziny z klasy średniej i zajmowaniu zwalnianej przez nie zabudowy przez ludność niebiałą z klasy niższej. W ciągu dekady 1970–1980 cały północny wschód stracił 1,5% populacji SMA, środkowy zachód nieco rozrósł się o 2,6%,

<sup>55</sup> D. McElrath, *The New Urbanization*, [w:] *The New Urbanization*, ed. S. Greer, St. Martin's Press, New York 1966, s. 3.

<sup>56</sup> *Statistical Abstract of the United States*, U.S. Department of Commerce, Bureau of Census, The National Data Book, 113th Ed., Washington, D.C. 1993, s. 27.

<sup>57</sup> W. Frey, A. Speare, *op. cit.*, s. 4.

gdy tymczasem południe zyskało aż 21,5%, a zachód – 22,6%<sup>58</sup>. Towarzyszą temu wyraźne zmiany w kompozycji rasowo-etnicznej ludności miejskiej, ponieważ współczesne fale migracji do miast składają się niemal wyłącznie z ludności murzyńskiej i hiszpańskojęzycznej<sup>59</sup>.

Dynamiczne prosperity „trzeciego” i „czwartego” sektora oraz globalizacja międzynarodowych powiązań kapitału spowodowało w ostatnich dwóch dekadach szczególnie znaczący wzrost niektórych średniej wielkości (w skali Ameryki) ośrodków miejskich. Wzrost aktywności ekonomicznej i zatrudnienia w sektorze usług, zwłaszcza w tzw. usługach niematerialnych, kosztem zatrudnienia w przemyśle powoduje przekształcanie się ich w tzw. *nodal cities* – „miasta usługowe”<sup>60</sup>, m. in. w wyniku rozwoju technologii komunikacyjnych (jednym z najbardziej znanych przykładów dynamicznie rozwijających się *nodal cities* są Denver czy Atlanta – gdzie ulokowała się światowa sieć telewizyjna CNN oraz serce globalnego centrum zarządzania komunikacją lotniczą). Transformacjom tym towarzyszy głęboka dekompozycja struktury społeczno-zawodowej ludności miast. Teoria *uneven development* zwraca także uwagę na drugą stronę prosperity: powstawanie dużej liczby niewielkich firm działających na granicy legalności lub wręcz w tzw. „szarej strefie”, co pogłębia dystans między ruchliwymi firmami zatrudniającymi nowoczesnych *yuppies* oraz elitę pracowników „czwartego sektora” a niewykształconą, żyjącą poniżej minimum ludnością pracującą generalnie w obrębie lub na pograniczu „szarej strefy”. W rezultacie tworzy się tzw. dualne miasto (*dual city*), w którym uwidacznia się rozpiętość pomiędzy elitą i odstającymi z tyłu oraz między znakomicie prosperującą a półlegalną strefą ekonomiki<sup>61</sup>.

W wyniku postępów dekoncentracji produkcji następuje powolna **dezurbanizacja** – rozlewanie się miast w przestrzeni oraz wykształcanie tzw.

<sup>58</sup> Tamże, s. 50.

<sup>59</sup> Dla ilustracji statystycznych rozmiarów zjawiska można przytoczyć, że w Nowym Jorku liczba samych tylko Murzynów w latach 1980 do 1988 wzrosła z 21% do 25%, a w Detroit z 43,7% do 63,1%. Łącznie populacja murzyńska i latynoska w 1988 r. liczyła 45% w Nowym Jorku, 44,5% w Los Angeles, 53,8% w Chicago, 45,2% w Houston, 41,6% w Filadelfii, 65,5% w Detroit, 55,8% w Baltimore. „Miasta słonecznego pasa” także rozrosły się w dużej mierze dzięki napływowi Latynosów z Meksyku i Ameryki Łacińskiej (przyrost o 26,5% w latach 1970–1980 i następne 26,8% w latach 1980–1990). Łącznie w większości miast przyrost ludności napływowej z zagranicy, włączywszy w to także imigrantów z Azji i Karaibów, wzrósł w jednej tylko dekadzie 1970–1980 z 5,4% całej populacji do 23,8% (M. Gottdiener, *op. cit.*, s. 81).

<sup>60</sup> S. Sassen-Koob, *The New International Division of Labor in Global Cities*, [w:] *Cities in Transformation*, ed. M. Smith, Sage, Beverly Hills 1984.

<sup>61</sup> E. Mignone, *Urban Survival Strategies, Family Structure and Informal Practices*, [w:] *The Capitalist City*, ed. C. Pickvance, Basil Blackwell, Oxford 1988; L. Boer, *(In)formalization: The Forces Beyond*, „International Journal of Urban and Regional Research” 1990, No. 14; J. Mollenkopf, M. Castells, *The Dual City: Restructuring New York*, Russel Sage, New York 1991.

wielkich regionów funkcjonalnych, rozciągniętych niekiedy w promieniu 150 km od największych miast, składających się z mieszaniny zwartej zabudowy miejskiej, przedmieść mieszkalnych, pustych przestrzeni, bardziej lub mniej intensywnych upraw rolniczych, centrów handlowych lub terenów rekreacyjnych – połączonych nasilonymi wahadłowymi przemieszczeniami po autostradach lub transportem masowym. Gros ludności największych aglomeracji, liczących miliony mieszkańców, zamieszkuje daleko poza ich granicami, w odległości średniego czasu dojazdu do pracy (w jedną stronę) przekraczającym 1,5 godz. Na przykład nowojorski wielki region funkcjonalny liczy blisko 18 mln ludności, z tego na samą aglomerację przypada 7,3 mln, a na ściśle miasto Nowy Jork ponad 4 mln, a region Los Angeles jest miejscem zamieszkania 14,5 mln ludzi, przy zaludnieniu samego miasta osiagającym rząd 3,5 mln mieszkańców<sup>62</sup>. Łącznie blisko 85% ludności Ameryki mieszka w obrębie statystycznych regionów metropolitalnych, choć tylko część można kwalifikować jako miejską, to jest zamieszkującą zwartą, wysoką zabudowę wielkiego miasta.

Większość to ludność miejska, a zatem mieszkająca w lub w pobliżu miasta. Jednakże z roku na rok coraz mniej ludzi zamieszkuje wewnątrz wielkich centralnych miast, gdzie skupiało się zaludnienie w przeszłości. Zamiast tego nazywamy dzisiaj domem rozszerzające się regiony zurbanizowane złożone z miast, miasteczek, przedmieść i pozamiejskich obszarów. Ta nowa forma przestrzeni osadniczej nazywana jest **wieloośrodkowymi regionami metropolitalnymi** [podkr. A. M.] [...] W przeciwieństwie do wyodrębnionego miasta, tą nową formę przestrzeni charakteryzują dwie cechy: rozciąga się ona na rozległy region i składa z wielu odrębnych centrów o własnych zdolnościach do przyciągania pracowników, klientów i mieszkańców<sup>63</sup>.

**Dezurbanizacja** w innym jeszcze znaczeniu polega na powolnym wzroście liczby w pełni zurbanizowanych, wieloośrodkowych regionów metropolitalnych o funkcjach produkcyjno-usługowo-mieszkalnych, na terenie których nie ma dużych miast. Najbardziej znanymi przykładami takich „bezmiejskich regionów metropolitalnych” są wysoko zurbanizowane hrabstwa Orange w Kalifornii, Nassau-Suffolk niedaleko Nowego Jorku<sup>64</sup> lub Oakland niedaleko Detroit<sup>65</sup>.

<sup>62</sup> *Census of Population and Housing, 1990*, US. Department of Commerce, Bureau of the Census, Summary Tape, File 1 C., Washington, D.C. 1991.

<sup>63</sup> M. Gottdiener, *op. cit.*, s. 5.

<sup>64</sup> R. Kling, S. Olin, M. Poster (eds), *Postsuburban California*, University of California Press, Berkeley-Los Angeles, 1991.

<sup>65</sup> Hrabstwo Oakland zamieszkuje blisko 1 mln ludzi, chociaż największe miasto liczy tutaj tylko niecałe 77 tys. mieszkańców. Warto zwrócić uwagę, że 26% mieszkańców zatrudnionych jest w produkcji, 30% w handlu detalicznym i hurtowym, a 25% w usługach. Dochód na 1 mieszkańca niemal dwukrotnie przekracza średnią krajową; równocześnie 93% z nich to biali (M. Gottdiener, G. Kephart, *The Multinucleated Metropolitan Region: A Comparative Analysis*, [w:] *Postsuburban California*, eds R. Kling, S. Olin, M. Poster, University of California Press, Berkeley-Los Angeles, 1991).

W ostatnich dwóch dekadach niektóre z takich obszarów, nazywanych również „niemetropolitalnymi”, wykazują nawet większe tempo ekonomicznego i demograficznego rozwoju, niż obszary położone w bliskości aglomeracji<sup>66</sup>. Umożliwia to rozbudowana sieć autostrad, a dzięki rozwojowi nowoczesnych środków łączności i komunikacji nawet na wpół wiejskie obszary – mające wszakże do zaoferowania takie walory jak czyste środowisko naturalne i brak uciążliwości życia miejskiego – są w stanie zrekomensować poczucie braku „miejskości”<sup>67</sup>.

Z kolei **decentralizacja** – przekształcenia przestrzenne sfery produkcji, wyraża się w przejmowaniu (redystrybucji) przyrostu nowo powstających miejsc pracy przez mniejsze ośrodki położone na obrzeżach wielośrodkowych regionów metropolitalnych<sup>68</sup>. Przemysł i usługi poszukują tutaj lokalizacji tańszych niż w pobliżu aglomeracji, wykorzystując ich komunikacyjną dostępność przy stosunkowo niewielkich kosztach dojazdu. Kamieniami węgielnymi takich mniejszych lub zupełnie nowych ośrodków stają się, dostępne tylko za pomocą samochodu, gigantyczne centra masowego handlu, czyli *shopping malls*<sup>69</sup>. Tendencja decentralizacji włącza również podmiejskie suburbia: w latach siedemdziesiątych, a zwłaszcza osiemdziesiątych, wiele z nich zmieniło swój charakter „podmiejskich sypialni” i wzbogaciło się o nowe miejsca pracy w produkcji i usługach. Łącznie w całej Ameryce ok. 50% całej produkcji zlokalizowane jest w strefach podmiejskich, np. w Bostonie i Pittsburghu ponad 70%, a w Los Angeles, Detroit, San Francisco czy Baltimore – ponad 60%.

Innym czynnikiem **dekoncentracji** w obrębie większości regionów metropolitalnych są tzw. parki przemysłowe, specjalne strefy koncentracji biur i niewielkich wytwórni, rozwijane przez deweloperów (inwestorów komercyjnych) w porozumieniu z lokalnymi władzami, oferującymi ulgi w postaci redukcji podatków i tani dostęp do infrastruktury technicznej. Podobną rolę pełnią centra nowoczesnej produkcji, tzw. parki naukowe, łączące na jednym terenie małe i średnie firmy oraz uniwersyteckie placówki naukowo-badawcze<sup>70</sup>. Jak wynika z analiz współczesnych trendów rozwojowych

<sup>66</sup> J. D. Kasarda, *The Implications of Contemporary Redistribution Trends for National Urban Policy*, „Social Science Quarterly” 1980, Vol. 61, No. 3–4.

<sup>67</sup> J. M. Levy, *op. cit.*, s. 25.

<sup>68</sup> J. D. Kasarda, *op. cit.*, s. 380.

<sup>69</sup> Przeciętną wielkość *shopping malls* (np. „Galleria” w Houston) określają takie parametry, jak: 3 duże domy towarowe, 200 mniejszych sklepów, 4 budynki biurowe, 2 hotele, 15 restauracji i parkingi na 10 tys. samochodów. Oddany do użytku w 1992 r. tzw. *magamall* zwany „Mall of America” w Minneapolis ma ponad 2 mln stóp kwadratowych (ponad 18 ha) powierzchni użytkowej (M. Gottdiener, *op. cit.*, s. 86).

<sup>70</sup> Najbardziej chyba znanym przykładem *science park* jest kalifornijska *Silicon Valley* (Dolina Krzemowa) w pobliżu Los Angeles, będąca przedłużeniem Uniwersytetu Stanforda i skupiająca ponad 800 różnej wielkości wytwórni i laboratoriów najnowszego sprzętu i techniki elektronicznej.

na obszarach metropolitalnych, badania i produkcja w dziedzinie zaawansowanych technologii tzw. *high-tech*, stają się nośnikami najszybszego wzrostu ekonomicznego, wykazującego w dodatku tendencję do „samonapędzania się”<sup>71</sup>. Wraz z przenoszeniem się przodującej technologicznie produkcji **decentralizacja** obejmuje także funkcje administracyjno-biurowe. Na przykład z Nowego Jorku w latach 1960–1980 przeniosła się na dalekie suburbia ponad połowa zarządów 500 największych firm (w tym tak znanych, jak Pepsico czy General Electrics)<sup>72</sup>. Współczesna urbanizacja wiąże się zatem z nieustannym rozrostem przestrzeni o cechach zainwestowania miejskiego, wskutek czego miasta zlewają się w nieskończone **konurbacje**. Meandry takich konurbacji są znaczącymi elementami kompozycji przestrzennej w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej (paryska, Zagłębie Ruhry, Amsterdam–Antwerpia). Jednak w Ameryce ich podstawową cechą jest podporządkowywanie zagospodarowaniu służącego samochodowi<sup>73</sup>.

Przedstawiony tu w ogromnym skrócie zarys procesów urbanizacyjnych pokazuje, że kryzys miasta centralnego jest w pewnym sensie nieuchronnym skutkiem ich przebiegu – od koncentracji do dekoncentracji i dezurbanizacji, oraz że jego źródłem jest transformacja ekonomiczno-społeczna. Można powtórzyć za Berndtem Hammem: „[...] liczne problemy, które dziś rozpatrujemy jako typowe problemy miast, to problemy **całego społeczeństwa**, mające liczne przyczyny na płaszczyźnie **międzynarodowej** [podkr. A. M.]”<sup>74</sup>. Istotę takiego całościowego, ekonomiczno-społecznego podejścia do zjawisk zachodzących w miejskiej przestrzeni dobrze oddają sformułowania Williama G. Flanagana: nieustanny proces rozszerzania się obszarów metropolitalnych tworzy rzeczywistość, w której większe i mniejsze centra osadnictwa kształtują i integrują przede wszystkim procesy ekonomiczne:

Tą ekonomiczną i społeczną integrację przestrzeni najlepiej można określić jako **racjonalizację** [podkr. A. M.] to znaczy ustalanie wartości ekonomicznej zróżnicowanych odłamów populacji i zasobów przez ujednolicony strategiczny rynek [...]. Socjologia miasta odcinała się od innych modeli analizy, nadmiernie skupiając się na wymiarze przestrzennym [...]. Jednakże zwolna socjologowie zaczęli się także interesować zależnością pomiędzy małymi lub dużymi ośrodkami osadniczymi a aktywnością ekonomiczną<sup>75</sup>.

Rozszerzeniem tej perspektywy jest również wyjaśnienie aktualnych procesów urbanizacyjnych i ich przestrzenno-społecznych skutków przez

<sup>71</sup> P. Muller, *op. cit.*, s. 143; R. Kling, S. Olin, M. Poster (eds), *op. cit.*

<sup>72</sup> T. Noyelle, T. M. Stanback (Jr.) *The Economic Transformation of American Cities*, Rowman and Allenheld, Totowa 1984.

<sup>73</sup> D. McElrath, *op. cit.*, s. 3.

<sup>74</sup> B. Hamm, *Wprowadzenie do socjologii osadnictwa*, KiW, Warszawa 1990, s. 218.

<sup>75</sup> W. G. Flanagan, *op. cit.*, s. 25 i 232.



pryzmat kształtowania się hierarchii konkurencyjności lub niekonkurencyjności miast i regionów w ramach „nowej międzynarodowej ekonomiki”. Z tego punktu widzenia obecna restrukturyzacja przestrzeni ekonomicznej i osadniczej Stanów Zjednoczonych może być opisana w kategoriach odpowiedzi kapitalizmu na kryzys, który dotknął stare centra przemysłowe i uczynił je mniej konkurencyjnymi w wymiarze narodowym i międzynarodowym, zwłaszcza pod względem zdolności do absorbowania nowych technologii, które – lokalizowane w nowych rejonach – przynoszą znacznie większe ogólne korzyści<sup>76</sup>.

## 2. ODGŁOSY ZAPAŚCI<sup>77</sup>

Według oficjalnego raportu z 1992 r. na temat sytuacji w amerykańskich aglomeracjach na zjawiska kryzysowe w miastach centralnych składają się takie problemy, jak: (1) dyskryminacja i segregacja rasowa oraz etniczna; (2) degradacja substancji mieszkaniowej i usługowej; (3) ubóstwo (populację Amerykanów żyjących w warunkach ubóstwa oficjalne statystyki w 1990 r. szacowały na 13%, w rzeczywistości może to być ok. 15% obywateli); (4) śmiertelność z powodu chorób (ponad 11% Amerykanów nie korzysta z żadnej formy ubezpieczenia medycznego, a spośród pozostałych 35 nie stać na pokrywanie kosztów leczenia); (5) bezrobocie koniunkturalne i strukturalne; (6) niskie płace (problem szczególnie drastyczny w dużych miastach skąd uciekł przemysł); (7) bariery uniemożliwiające zdobycie odpowiedniego wykształcenia (blisko 25% absolwentów publicznych szkół miejskich w ubogich dzielnicach to półanalfabeci!); (8) patologia i zaburzenia życia rodzinnego (niemal 2/3 przychodzących dziś na świat czarnych Amerykanów jest owocem związków pozamałżeńskich) i wreszcie najciemniejszy aspekt, tj. (9) przestępczość – począwszy od pojedynczych rabunków ulicznych po zorganizowane gangi, dotycząca głównie – choć nie wyłącznie – kolorowej ludności (np. ponad 1/4 Murzynów w wieku 20–30 lat stale niemal przebywa w więzieniach)<sup>78</sup>.

Każde z wymienionych tu zjawisk stanowi poważny problem społeczny i zasługuje na obszernie omówienie. Kolejny fragment tekstu dotyczy zaledwie trzech z nich, które można uznać za podstawowe źródła „kryzysu” miast centralnych, tj. nierówności przestrzennych, segregacji rasowej oraz kwestii

<sup>76</sup> M. Castells, *High Technology, Economic Restructuring, and the Urban-Regional Process in the United States*, [w:] *High Technology, Space, and Society*, „Urban Affairs Annual Review” 1994, Vol. 28, s. 11–40.

<sup>77</sup> *The Voices of Decline* – z książki Roberta A. Baeuregard pod tym samym tytułem (R. Baeuregard, *op. cit.*).

<sup>78</sup> Wszystkie dane za: *Confronting the Nation's Urban Crisis. From Watts (1965) to South Central Los Angeles (1992)*, The Urban Institute, Washington, D.C. 1992.



ubóstwa. Są to zarazem kwestie w największym stopniu zależne od strukturalnych zmian, takich jak dezurbanizacja i decentralizacja produkcji, stanowiących fragment procesów transformowania się kapitalizmu.

### 2.1. Nierówności miejskie

Jedną z głównych cech dużego miasta jest koncentracja ludzi i zasobów oparta na zasadzie nierówności. W granicach miast skupia się ogromne bogactwo, rozmieszczające w fizycznym środowisku swoje znaki: zamożne domy, luksusowe restauracje i sklepy. W tej samej przestrzeni w bezpośrednim sąsiedztwie tego żyją ludzie doświadczający najskrajniejszej nędzy, bezdomności, niedożywienia i chronicznego bezrobocia<sup>79</sup>. Choć duże miasta rozwiniętych krajów pełnią ważną rolę ogniw światowego systemu produkcji oraz dystrybucji dóbr i środków, to z charakteru obecnego etapu rozwoju kapitalistycznej gospodarki wynikają nierówne możliwości uczestnictwa w pozytywnych efektach tych zmian.

W społeczeństwie o najwyższym stopniu stratyfikacji dochodowej, jakim jest społeczeństwo amerykańskie – styl życia determinowany jest ściśle przez nierówności społeczne i przestrzenne. Chociaż nie tylko w miastach centralnych w Stanach Zjednoczonych koncentrują się ostre społeczne problemy<sup>80</sup>, zdecydowanie na ich niekorzyść oddziałuje przestrzena, ekonomiczna i kulturowa dysproporcja w stosunku do warunków życia *middle class* na suburbiach. Nierówności miejskie są rezultatem wysokiej nadreprezentacji w centralnych dzielnicach miast najuboższej, kolorowej ludności. Z drugiej strony wzmacnia je relatywne zaniedbanie komunalne i cywilizacyjne miast centralnych spowodowane tym, że punkt ciężkości polityki miejskiej przeniósł się zdecydowanie na suburbia, skąd pochodzi większość dochodów kapitałowych budżetów miejskich. Zamieszkująca *inner city* najsłabsza ekonomicznie ludność i jej środowisko mieszkalne nie stanowią w tej sytuacji głównego przedmiotu zainteresowania władzy lokalnej, a tym bardziej kapitału. W przeciągu kilku ubiegłych dziesięcioleci wyprowadziła się stąd biała klasa średnia – główni potencjalni konsumenci i podatnicy oraz, co szczególnie ważne w aspekcie politycznym, wyborcy mogący wywierać określony nacisk. Tym samym maleją szanse na przyciągnięcie kapitału inwestycyjnego, który mógłby odwrócić degradację. Całe

<sup>79</sup> M. Gottdiener, *op. cit.*, s. 202–203.

<sup>80</sup> Według badań, suburbia zrównują się niemal obecnie z miastami centralnymi pod względem ilości takich zaburzeń społecznych, jak dezorganizacja rodziny, aktywność kultur dewiacyjnych, liczba czynnych gangów czy nadużywanie narkotyków; to zacieranie się różnicy postępuje tym bardziej, im powszechniejszy staje się „podmiejski styl życia” (J. Barbanel, *Robberies in the Rise of Long Island*, „The New York Times” 1992, No. 18: A15).

dzielnice miast skazane są nieuchronnie na spadek do poziomu slumsów i dzielnic ruder zamieszkałych przez najuboższe grupy mieszkańców<sup>81</sup>.

Segregacja w przestrzeni miejskiej jest zatem łącznym efektem synergii. Warto również zwrócić uwagę na ekonomiczno-polityczny mechanizm segregacji. Przy ograniczonej ilości nadających się do komercyjnego zainwestowania terenów miejskich ich rzeczywista wartość jest wypadkową ceny rynkowej (zależnej od wielkości, położenia itp.) oraz aktualnego i potencjalnego sposobu wykorzystania, albowiem stosowany praktycznie we wszystkich miastach USA system tzw. zoningu (strefowania), czyli prawnego regulowania użytkowania ziemi, określa precyzyjnie przeznaczenie każdej działki w ramach funkcjonalnie zróżnicowanych stref zabudowy (mieszkalnej, handlowo-usługowej, produkcyjnej, rekreacyjnej lub innej). Strefowanie powoduje, że większość przestrzeni miast (zwłaszcza tych powstałych w pierwszej fazie urbanizacji pod wpływem uprzemysłowienia) jest już uporządkowana funkcjonalnie i zainwestowana w określony sposób, ponieważ w formalnoprawnym sensie zoning trwale lokalizuje przestrzennie każdy rodzaj ludzkiej aktywności<sup>82</sup>. W rzeczywistości struktura użytkowania ziemi jest łącznym efektem oddziaływania bardziej ogólnych i długookresowych trendów inwestycyjnych, ostrej konkurencji, planowania miejskiego – obok szeregu nadużyć i korupcji powstającej na tle zmiany przeznaczenia gruntów w celu nadania im wyższej wartości rynkowej<sup>83</sup>. Kapitał nie podejmuje przy tym zazwyczaj ryzyka inwestycji mogących ewentualnie zmienić status danych terenów bez zabezpieczenia w postaci pełnej kooperacji z władzami miejskimi, a zwłaszcza bez znacznych subsydiów pochodzących z publicznych pieniędzy<sup>84</sup> – tak jak działo się to w trakcie długookresowych programów, takich jak podjęte w latach pięćdziesiątych na masową skalę działania zmierzające do rewitalizacji zabudowy śródmiejskiej w wielu miastach zwane *Urban Renewal* (odnową miast) czy ich wersji z lat siedemdziesiątych pod nazwą *Model Cities* (miasta wzorcowe). Dopiero wówczas następuje redefinicja prawna przeznaczenia oraz

<sup>81</sup> W Baltimore (odpowiadającym wielkością Łodzi) blisko połowa miasta, dzielnice zachodnia i wschodnia, to „czarne miasto” zamieszkałe wyłącznie przez Murzynów. Znaczy to, iż biali nie mają tam praktycznie wstępu, nie ma tam również żadnych instytucji czy usług, które byłyby dla nich dostępne bez konieczności narażania się na oznaki niechęci mieszkańców; nie przebiegają tamteży również ważniejsze arterie komunikacyjne.

<sup>82</sup> Innymi słowy, nie ma możliwości (bez odpowiedniej procedury sądowej) zmiany statusu danych terenów, chyba że wcześniej zastrzeżono dla nich możliwość nowego sposobu zainwestowania.

<sup>83</sup> R. G. Healy, *Prawa własności w aspekcie lokalnym i regionalnym*, [w:] *Gospodarka samorządów terytorialnych w świetle doświadczeń amerykańskich*, red. L. E. Salamon, R. Seidel, P. Bury, T. Markowski, TECHEKO, Łódź 1995, s. 109.

<sup>84</sup> D. E. Gale, *Conceptual Issues in Neighbourhood Decline and Revitalization*, [w:] *Neighbourhood Policy and Programmes*, ed. N. Carmon, St. Martin's Press, New York 1990, s. 20.

wartości użytkowej terenów, np. z pierwotnej funkcji przemysłowej na mieszkalną, biurową lub gastronomiczno-rozrywkową (jak to się stało np. w wypadku kompleksowej przebudowy *Waterfront*, portowej dzielnicy Baltimore, *Golden Triangle*, czyli centrum Pittsburgha i wielu jeszcze innych miast). Mechanizmy rynku obrotu ziemią łączą się przy tym ściśle z politycznymi decyzjami władz lokalnych lub federalnych, w wyniku czego status jednych fragmentów miasta może ulec zmianie, podczas gdy inne nigdy takiej zmiany się nie doczekają. Opisywały to dokładnie, choć w innej konwencji metodologicznej, już pierwsze analizy i modele badaczy szkoły chicagowskiej. Z tego kręgu badań pochodzą pierwsze empiryczne tezy na temat głównych czynników nierówności przestrzennych: są nimi przede wszystkim status ekonomiczno-zawodowy i status rasowy, a w dalszej kolejności status rodzinny. Nowsze badania miast wykorzystujące uświadczoną metodologię *Chicago School* weryfikują te tezy, jak choćby analizy tzw. obszarów społecznych:

[...] geografia statusu społeczno-ekonomicznego (tzn. klasowego) okazała się w przeważającej części sektorowa, czynnik statusu rodzinnego rozkładał się głównie strefowo (z młodymi rodzinami w zewnętrznych suburbiach i najemcami lokali w centrum miast), podczas gdy status etniczny wskazał znaczącą koncentrację zarówno w sektorach, jak strefach<sup>85</sup>.

Zatem przynależność klasowa i rasowa zmusza do osiedlania się w określonych rejonach, różnych pod względem statusu, podczas gdy czynnik statusu rodzinnego wykazuje tendencję do większej przestrzennej dyspersji.

## 2.2. Zróżnicowanie rasowe

Na czoło aktualnej problematyki społecznej dużych miast w Ameryce wysuwają się z pewnością problemy narodowościowo-rasowe: skutek wielo-rasowego składu tego narodu, a także bezpośredni efekt migracji do miast z uboższych regionów kraju oraz imigracyjnego napływu do Ameryki ludności pochodzenia afrykańskiego i południowoamerykańskiego oraz azjatyckiego. „Debata wokół kryzysu miast” – pisze Kenneth Fox – „musiała prędzej czy później stanąć oko w oko z kwestią rasową i klasową”<sup>86</sup>. „Walki miejskie” (*urban riots*) w 1965 r. w Watts, przedmieściu Los Angeles, wyznaczają początek trwającego już ponad 30 lat, nieustannego zagrożenia falą zamieszek wzniesionych głównie przez afroamerykańską ludność na tle jej położenia ekonomicznego i dyskryminacji, np. w 1967 r.

<sup>85</sup> D. Herbert, R. Johnston, *Social Area in Cities: Processes, Patterns and Problems*, John Wiley, Chichester 1978, s. 20.

<sup>86</sup> K. Fox, *op. cit.*, s. 163.

w Detroit zginęły w ich wyniku 43 osoby, a 7200 zostało aresztowanych<sup>87</sup>. Ogłaszając swoją „Wojnę z biedą”, prezydent Lyndon B. Johnson mówił:

Jedyne prawdziwe, długookresowe rozwiązanie tego co się wydarzyło przynieść może tylko zaatakowanie [...] warunków, jakie zrodziły desperację i przemoc. Wszyscy wiemy jakie to warunki: brak wykształcenia, dyskryminacja, slumsy, bieda, choroby, brak pracy. Musimy im wypowiedzieć zdecydowaną wojnę – nie dlatego że przestraszyliśmy się zamieszek, ale dlatego [...] że nie ma po prostu innej drogi – do osiągnięcia ładu społecznego w Ameryce<sup>88</sup>.

Korzenie rasowego wymiaru kryzysu miast sięgają dekady lat sześćdziesiątych. Ameryka przeżywała wprawdzie wówczas okres ekonomicznej prosperity, jednak nastroje społeczne były rozdarte między nadzieją a frustracją. W tym pełnym przeciwieństwie czasie, w którym Marthin Luther King wypowiedział swoje „Miałem sen...”, młodzi zbuntowani idealisci pod ramię z czarnymi rówieśnikami protestowali na kampusach uniwersyteckich przeciwko rasowej nierówności. Odpowiedzią ówczesnego politycznego establishmentu były ataki uzbrojonej policji. Amerykanie odkrywali wtedy ze zdumieniem, że ich kraj zbudowany jest także na rasistowskiej nienawiści i drastycznych kontrastach między bogactwem a miejską biedą. Początek kadencji Johna F. Kennedy'ego zbiegł się ze wstrząsem wywołanym książką Michaela Harringtona *Inna Ameryka: bieda w USA*, pokazującą prawdziwe, prawie niedostrzegane przez system polityczny, a także przez większość opinii publicznej oblicze miejskiego i wiejskiego ubóstwa w najbogatszym kraju świata<sup>89</sup>. Gdy przed 28 laty został opublikowany głośny w swoim czasie tzw. Raport Kenera, przygotowany przez Narodową Komisję Doradczą ds. Zamieszek Publicznych<sup>90</sup>, Ameryka wydawała się być złożona z dwu żyjących osobno, odseparowanych od siebie nieprzekraczalnymi barierami i traktowanych zupełnie różnie przez prawo i ekonomikę światów: białego i czarnego. Z perspektywy trzech dziesięcioleci, jakie upłynęły od czasu pierwszej masowej akcji oporu amerykańskich Murzynów można mówić o znaczącym postępie w dziedzinie znoszenia dyskryminacji na tle rasowym; jej symbolem jest respektowana w większości stanów (z wyjątkiem konserwatywnego południa, np. stanów Georgia czy Alabama) prawna zasada tzw. *equal opportunity* (równych szans), oznaczająca zakaz dyskryminacji na tle rasowym czy religijnym. Potwierdza to również polepszająca się powoli kondycja czarnej klasy średniej zdobywającej wykształcenie i uzyskującej

<sup>87</sup> *Confronting the Nation's Urban Crisis. From Watts (1965) to South Central Los Angeles*, The Urban Institute, Washington, D.C. 1992, s. 4.

<sup>88</sup> D. Georgakas, M. Surkin, *I Do Mind Dying. A Study in Urban Revolution*, St. Martin's Press, New York 1975, s. 36.

<sup>89</sup> M. Harrington, *The Other America: Poverty in USA*, Macmillan, New York 1962.

<sup>90</sup> Kerner Commission, *Report – Supplemental Studies*, National Advisory Commission on Civic Disorders, Govt. Printing Office, Washington, D.C., 1968.

stopniowo lepsze szanse na rynku pracy<sup>91</sup>. W wielu miastach, szczególnie na Zachodnim Wybrzeżu, przedstawiciele rosnących liczebnie mniejszości zwolna zwiększają swój udział w zarządzaniu nimi, a aglomeracje o szczególnie wysokim odsetku ludności niebiałej, jak Waszyngton, Filadelfia czy Baltimore, mają dzisiaj afroamerykańskich burmistrzów i radnych.

Chociaż segregacja rasowa została poważnie zredukowana w sensie prawnym – to jej ukryte formy, zwłaszcza w kwestiach mieszkaniowych i na rynku zatrudnienia, pozostają nadal faktem mocno wrośniętym w amerykańską codzienność. Niemal 30 lat po opublikowaniu Raportu Knera większość białej opinii publicznej Ameryki nadal nie życzy sobie współzamieszkiwania z czarnymi<sup>92</sup>. Rolę współczesnego czynnika segregacji odgrywa dziś przede wszystkim dochód. *Neighborhoods*, podstawowe jednostki tworzące strukturę mieszkalnictwa w Ameryce, stają się pod tym względem coraz bardziej homogeniczne, co ma odzwierciedlenie w ich nierównym wyposażeniu w podstawowe usługi<sup>93</sup>.

### 2.3. Miasto i bieda

W centralnych dzielnicach amerykańskich miast rozszerza się stale obszar ubóstwa. W 1958 r. zamieszkiwało w nich 1,5 raza więcej osób zaliczanych do ubogich (biorąc pod uwagę poziom dochodu na głowę) niż na suburbiach, podczas gdy w 1985 r. odsetek ten zmienił się do 2,3 razy więcej na niekorzyść *inner cities*<sup>94</sup>, przy czym dysproporcja ta wzrasta przy bezwzględnym podnoszeniu się poziomu zamożności całego społeczeństwa. Ogółem obszar biedy w Stanach Zjednoczonych w latach sześćdziesiątych, m. in. dzięki uruchomieniu ogólnonarodowych programów, takich jak *War on Poverty*, zmniejszył się do 12,1% populacji poniżej tzw. linii ubóstwa (*poverty line*), jednak w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych wzrósł ponownie, osiągając poziom zbliżony do czasów wielkiego kryzysu, tj. do około 20% ludności żyjącej poniżej tej linii<sup>95</sup>. Bieda jest tutaj problemem głównie miejskim, choć nie wyłącznie, ponieważ większość ludzi żyjących w ubóstwie (59%) koncentruje się w miastach. „Stwierdzenie iż bieda stała się narastającym miejskim problemem polega na zauważeniu wyraźnej koncentracji biednych ludzi w miastach Stanów Zjednoczonych w czasie niewiele dłuższym niż dekada”<sup>96</sup>. Ubóstwo ma także

<sup>91</sup> Wiele różnorodnych działań zmierzających do wyrównania statusu afroamerykanów nosi dziś nazwę *Affirmative Action*; w wolnym tłumaczeniu: akcja docenienia.

<sup>92</sup> A. Hacker, *Two Nations*, Scribner's, New York 1992, s. 42.

<sup>93</sup> *Confronting the Nations Urban...*

<sup>94</sup> *Statistical Abstract of the United States. Income, Expenditures, and Wealth*, 1987.

<sup>95</sup> W. J. Wilson, *The Truly Disadvantaged*, University of Chicago Press, Chicago 1987.

<sup>96</sup> Tamże, s. 172.

coraz wyraźniejszy profil demograficzno-rasowy. Dotyka ono 30,7% całej populacji Murzynów i 26,2% Latynosów. Jeden z alarmistycznych artykułów prasowych na ten temat stwierdza:

Odkąd problemy biedoty w miastach stały się bolesne już tylko dla niej samej, ich bezpośredni wpływ na resztę Amerykanów się zmniejszył. Jeśli nawet jest to tylko pośredni wpływ, i tak może on wywołać dalekosiężne konsekwencje. Nie tylko budżety miejskie są przez to ograniczone, mnożą się kryminalne zachowania, które utrudniają życie w mieście i zatruwają stosunki rasowe, ale w następnych dziesięcioleciach narodowi może grozić to, że pozostanie mu już tylko niewykształcona siła robocza<sup>97</sup>.

Tabela 2

Odsetek ludności poniżej linii ubóstwa w 1985 r. według wybranych grup wieku, rasy i regionu zamieszkania (w %)

Wyszczególnienie	Rasa			
	łącznie	biali	czarni	Latynosi
Wszystkie grupy wiekowe	14,0	11,4	31,3	29,0
Poniżej 16 lat	21,2	16,6	44,5	40,4
16-21 lat	17,1	14,0	33,8	33,0
65 i więcej lat	12,6	11,0	31,5	23,9
Region				
Północny Wschód	11,6	9,8	28,0	39,2
Środkowy Zachód	13,9	11,4	35,3	27,4
Południe	16,0	11,9	32,7	27,7
Zachód	13,0	12,1	20,1	26,0

Źródło: U.S. Bureau of Census, 1986, s. 444, tab. 747.

Z tab. 2 wynika dość przejrzysty obraz społeczno-rasowego i regionalnego zróżnicowania biedoty. Dotyczy ona przede wszystkim młodszych Murzynów i Latynosów (niemal trzykrotna przewaga liczebna nad odpowiednimi grupami wiekowymi ludności białej), zamieszkujących najstarsze miasta przemysłowe północy i zachodu.

### 3. CZY KRYZYS MIAST MOŻE BYĆ LEKCJĄ?

Restrukturyzacja sposobu produkcji pogłębia nierówności i wywołuje dysproporcję warunków życia w centrum miasta i na przedmieściach. Znikający z miast przemysł redukuje zasoby pracy dostępnej dla gorzej wykształconych mieszkańców *inner cities*, a nowe stanowiska pracy w roz-

<sup>97</sup> P. Applebome, *Although Urban Blight Worsens, Most People Don't Feel Its Impact*, „New York Times” 1991, No. 28: A20.



wijających się gałęziach produkcji, wymagające wysokich kwalifikacji (np. w zakresie obróbki informacji, bankowości itp.) są dla nich niedostępne. Bezrobocie strukturalne dotyka w pierwszym rzędzie robotników przemysłowych i tylko niewielu z nich ma szansę na otrzymanie zajęcia w innych sektorach gospodarki<sup>98</sup>.

Stwierdzenia te dotyczą co prawda rzeczywistości Ameryki, jednak z łatwością można je dopasować do aktualnych realiów polskich, np. łódzkich czy śląskich. Z charakteru i przebiegu zjawisk zachodzących w najwyżej rozwiniętym kraju świata możemy, aczkolwiek ostrożnie, wyciągać wnioski na temat przyszłości miast w Polsce, gdzie rozpoczęły się już procesy restrukturyzacji produkcji, w ślad za którymi będzie postępować restrukturyzacja przestrzeni według obiektywnych praw kapitalizmu. Już dzisiaj zmiany w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej polskich miast zdradzają oznaki prawidłowości charakterystycznych dla wcześniejszych etapów kapitalistycznego rozwoju, takich choćby jak żywiołowość połączona z uzależnieniem się od rodzimego czy zewnętrznego kapitału i siły jego nacisku. Z drugiej strony rozpoczęły się, i zapewne będą nabierały coraz większej dynamiki, procesy dekoncentracji miast i suburbanizacji. Pod wpływem uniwersalnych praw obowiązujących w globalnym systemie kapitalistycznym w polskich warunkach może dojść do przyspieszenia ostrej polaryzacji form osadnictwa. W rezultacie rozszerzą się także zjawiska dezorganizacji oraz „sfery niedostatku” (określenie Lucyny Frąckiewicz), a centralne dzielnice polskich miast będą ulegać coraz szybszej degradacji. Ich kontrast z kwitnącymi śródmiejskimi „dzielnicami biznesu” czy nowoczesną infrastrukturą mieszkalną polskiej klasy średniej na przedmieściach lub w strefach podmiejskich będzie zapewne coraz dotkliwszy.

Podobne pod względem objawów i przebiegu zjawiska kryzysowe dotyczą wszystkich miejskich skupisk starego i nowego kontynentu<sup>99</sup>. Już na początku lat siedemdziesiątych wybitny holenderski ekonomista i urbanista Leo von Klaassen pisał o „upadku” dużych miast Europy, takich jak Amsterdam czy Bruksela<sup>100</sup>. Mimo to nie ma podstaw do twierdzenia, że kryzys miast w Polsce musi przebiegać tak samo jak w dzisiejszej Ameryce. Szansą

<sup>98</sup> Przykładem dramatycznych skutków dezindustrializacji może być liczące do niedawna 20 tys. mieszkańców Homestead, przedmieście Pittsburgha, w którym duża huta była jedynym pracodawcą. Po jej zamknięciu liczba mieszkańców spadła do 4 tys., niemal wszyscy z nich są bez pracy (W. Serrin, *The Glory and Tragedy of an American Steel Town*, Times Books, New York 1992).

<sup>99</sup> Nie uwzględniam tutaj niewyobrażalnych problemów, np. z wymykającą się spod jakiegokolwiek kontroli urbanizacją, przed jakimi stają społeczeństwa i miasta Afryki, Azji i Ameryki Południowej.

<sup>100</sup> L. H. von Klaassen, *Myśl i praktyka ekonomiczna a przestrzeń WUL*, Łódź 1988; zob. także opis problemów i żywiołowych zjawisk w miastach europejskich w książce B. H a m m a (*op. cit.*, s. 218–234).

zapobieżenia tym zjawiskom może być np. toczący się w bliższym nam terytorialnie i kulturowo obszarze proces, dzięki któremu w znacznym stopniu udaje się powstrzymać tendencje degradacji miast centralnych. Jest nim długofalowa, przebiegająca co najmniej od końca lat sześćdziesiątych w całej Europie Zachodniej w różnej skali i z niejednakową intensywnością *Urban Renewal* czy *Stadterneuerung* (odnowa miast) – przebudowa całych kwartałów mieszkalnych w dzielnicach śródmiejskich, subsydiowana na ogół z budżetów miejskich wspieranych dotacjami państwowymi. *Urban Renewal* (jej pobieżne choćby tylko przedstawienie wymaga oddzielnego opracowania) jest kosztowna, lecz trzeba ją przede wszystkim traktować jako „strategię wyprzedzania nadchodzącego upadku”, który – aczkolwiek nie do uniknięcia w całości, może jednak mieć stosunkowo łagodny przebieg i następstwa tylko wówczas, jeśli zostaną podjęte na odpowiednią skalę aktywne działania zapobiegawcze przeciwko depopulacji i dezurbanizacji<sup>101</sup>. Przebieg procesów urbanizacyjnych w społeczeństwach postindustrialnych może być zatem lekcją, z której płyną różne wnioski. „Jeśli zechcemy pokierować przyszłym rozwojem, to mamy po temu tylko jedną możliwość: uczynić zdecydowany krok naprzód, na wszystkich płaszczyznach i z zastosowaniem wszelkich już istniejących (lub nowo stworzonych narzędzi)”<sup>102</sup>.

Andrzej Majer

#### URBAN DECLINE

In many developed countries, social analysts claim the big cities fall, decline or crisis. The paper presents only a fragment of that issue, on a background of big industrial cities in the North and Midwest of the United States and through the prism of the contemporary urbanization processes that deals with the restructurization of the mode of production. Big industrial cities, in particular their inner cities, are beyond the main stream of these processes. The symptoms of theirs 'declined' physical structure and evidence of social disorganization are particularly visible due to the economic disparities.

The viewpoint of urban decline in the paper is the sequence of changes fostered by the urbanization and its current developments, viz. the suburbanization, the cities sprawl, and the social effects as urban inequalities, racial differentiation and poverty zones. The advance of urbanization processes in the postindustrial societies is to regard as lesson. In conclusion, the paper suggests that bearing in mind phenomenons ongoing in the high developed country, one can foresee (although moderately) the future of the Polish cities too, where the processes of restructuring the production have been already started, so the restructuring the space would follow the widespread patterns.

<sup>101</sup> Jednym z wielu przykładów takich działań jest np. próba zmiany oblicza Birmingham, mającego w Wielkiej Brytanii pozycję odpowiadającą Łodzi, polegająca na ubieganiu się – trudno przewidzieć z jakim skutkiem – o wizerunek *Europe's Meetings Place*.

<sup>102</sup> B. Hamm, *op. cit.*, s. 218.